Bureau de la sécurité des transports du Canada

2015–2016

Rapport sur les plans et les priorités

Kathleen Fox
Présidente
Bureau de la sécurité des transports du Canada

Peter Van Loan
Leader du gouvernement à la Chambre des communes
Chambre des communes

© Sa Majesté la Reine du chef du Canada, représentée par la présidente du Bureau de la sécurité des transports du Canada, 2015

Rapport sur les plans et les priorités (Bureau de la sécurité des transports du Canada)

N° au catalogue TU1-10/2015F-PDF
ISSN 2292-5856

Ce document est disponible sur le site Web du Bureau de la sécurité des transports du Canada au http://www.bst-tsb.gc.ca

Ce document est disponible en formats en médias substituts sur demande.

Table des matières

Message de la présidente 1

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation 3
- Profil organisationnel 3
- Contexte organisationnel 3
  - Raison d'être 3
  - Responsabilités 4
  - Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes 4
  - Priorités organisationnelles 5
  - Analyses des risques 6
- Dépenses prévues 9
- Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental 10
- Tendances relatives aux dépenses du ministère 11
- Budget des dépenses par crédits votés 11

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique 12
- Résultat stratégique : Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire. 12
- Programme 1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques 12
- Programme 1.2 Enquêtes d'événements maritimes 14
- Programme 1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires 16
- Programme 1.4 Enquêtes d'événements de pipeline 18
- Services internes 20

Section III : Renseignements supplémentaires 22
- État des résultats prospectif 22
- Tableau de renseignements supplémentaires 23

Section IV : Coordonnées de l'organisation 24

Annexe : Définitions 25

Notes de fin de document 28

Message de la présidente

Au cours des 25 dernières années, le Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) a enquêté sur des milliers d'événements en lien avec les transports. Quel que soit l'endroit où l'événement a eu lieu – sur nos voies d'eau, le long de nos pipelines ou lignes ferroviaires ou dans notre espace aérien – nous veillons à ce que les Canadiens soient informés de la nature de l'événement et de ses causes. Notre travail ne s'arrête cependant pas là. Notre mandat consiste à *promouvoir* la sécurité dans les transports, pas seulement à produire des rapports sur ce qui a « mal fonctionné ». Cela signifie que nous nous engageons également à ce que notre message soit entendu et à ce que les organismes de réglementation et l'industrie y donnent suite.

Pour ce faire, nous devons être à la fois stratégique et flexible afin d'utiliser de manière optimale les ressources dont nous disposons, qu'elles soient humaines, financières ou matérielles. Ainsi, chaque année, nous élaborons un plan afin d'identifier ce que nous souhaitons accomplir et les moyens par lesquels nous procéderons.

Parmi les objectifs que nous nous sommes fixés cette année, nous continuerons à améliorer la qualité et la rapidité de publication de nos rapports d'enquête. En ce qui concerne la gestion de nos renseignements, nous déterminerons les documents qui revêtent une valeur opérationnelle et prendrons des décisions sur les calendriers de conservation et d'élimination des documents. Nous travaillerons avec l'organisme de réglementation et les principaux intervenants pour éliminer les obstacles à l'utilisation des enregistreurs de bord dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises. Nous comptons également continuer à mettre l'accent sur les huit enjeux figurant sur notre liste de surveillance sur la sécurité (2014), et nous lancerons une nouvelle enquête sur les questions de sécurité afin d'examiner de plus près les risques qui persistent dans le secteur des taxis aériens. Par ailleurs, nous effectuerons un sondage afin de recueillir l'avis de nos intervenants, et ce, pour mieux cibler nos produits et orienter nos efforts. Nous donnerons suite à la rétroaction obtenue de nos employés par l'entremise du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (2014). Enfin, nous consacrerons une partie de l'année à élaborer un nouveau plan stratégique afin de définir les priorités du BST pour les cinq années à venir.

Il s'agit là de défis majeurs, mais nous avons de solides antécédents en matière d'implantation du changement. Nous nous appuyons également sur une équipe d'experts dévoués et qui est prête à se surpasser. C'est d'ailleurs l'ingrédient secret de notre réussite : la passion pour la sécurité et l'engagement à faire ce qui est juste; un objectif partagé par plus de 200 employés d'un bout à l'autre du pays. Ils s'évertuent depuis 25 ans à promouvoir la sécurité des transports et, à cet égard, les Canadiens peuvent dormir sur leurs deux oreilles : ils continueront à le faire pour les 25 années à venir.

Section I : Vue d'ensemble des dépenses de l'organisation

Profil organisationnel

Ministre : Peter Van Loan

Administratrice générale : Kathleen Fox

Portefeuille ministériel : Conseil privé

Année de création : 1990

Principale autorité législative :
Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports,[1] L.C. 1989, ch. 3

Contexte organisationnel

Raison d'être

Le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports est connu sous le nom de Bureau de la sécurité des transports du Canada (BST) dans ses activités quotidiennes. Le BST est un organisme indépendant qui a été créé en 1990 en vertu d'une loi du Parlement. Le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères et organismes du gouvernement afin d'éviter tout conflit d'intérêt réel ou perçu. L'unique objectif du BST consiste à promouvoir la sécurité du transport aérien, maritime, ferroviaire et par pipeline. Il s'acquitte de son mandat en procédant à des enquêtes indépendantes sur les événements de transport choisis afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs des événements, ainsi que les lacunes en matière de sécurité mises en évidence par de tels événements. Le BST formule ensuite des recommandations visant à réduire ou à éliminer les lacunes sur le plan de la sécurité et rend compte publiquement de ses enquêtes. Le BST assure ensuite le suivi auprès des parties intéressées pour s'assurer que les mesures de sécurité sont prises pour réduire les risques et améliorer la sécurité.

Le BST peut également représenter les intérêts canadiens dans les enquêtes menées à l'étranger sur les accidents de transport impliquant du matériel roulant ferroviaire, des aéronefs ou des navires immatriculés, sous licence ou fabriqués au Canada. En outre, le BST s'occupe de certaines obligations du Canada en matière de la sécurité des transports au sein de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et de l'Organisation maritime internationale (OMI).

Le leader du gouvernement à la Chambre des communes est le ministre désigné aux fins du dépôt des rapports administratifs au Parlement, tels que le *Rapport sur les plans et les priorités* et

le *Rapport ministériel sur le rendement*. Le BST fait partie du portefeuille des ministères et des agences du Conseil privé.

Responsabilités

Le BST est un organisme d'enquête indépendant dont le seul but est de promouvoir la sécurité des transports. Depuis sa mise sur pied en 1990, le BST a mené des milliers d'enquêtes touchant les divers modes de transport dont il est responsable.

Le BST est l'un des nombreux organismes canadiens et étrangers qui s'efforcent d'améliorer la sécurité des transports au Canada et ailleurs dans le monde. Étant donné que le BST n'a aucun pouvoir officiel lui permettant d'établir des règlements, d'imposer des mesures ou de les faire respecter, il ne peut pas atteindre son résultat stratégique sans la collaboration d'autres organismes. Bien que le BST fonctionne de manière indépendante des autres ministères fédéraux du secteur des transports, il doit présenter des constatations et formuler des recommandations de façon à inciter les autres organismes à agir. Sa réussite passe par un dialogue continu, une communication de l'information et une coordination stratégique avec d'autres organismes, notamment Transports Canada, l'Office national de l'énergie et la Garde côtière canadienne. Le BST doit aussi encourager l'industrie et les organismes de réglementation étrangers de participer à ce même genre d'activités. Par différents moyens, il doit présenter des arguments probants qui convaincront les « agents de changement » de prendre les mesures nécessaires en vue de combler les lacunes relevées sur le plan de la sécurité.

Comme il est un des chefs de file mondiaux dans son domaine, le BST fait part régulièrement de ses techniques, de ses méthodes et de ses outils d'enquête à d'autres organismes étrangers en les invitant à participer à des programmes de formation internes dans les domaines de la méthodologie d'enquête ainsi que des facteurs humains et organisationnels. En vertu d'accords internationaux, le BST prête également main-forte aux enquêtes de bureaux de la sécurité étrangers, comme pour le décodage et l'analyse des données des enregistreurs de bord ou la supervision du démontage des moteurs. Le BST partage également des données et des rapports avec des organismes partenaires, en plus de participer à des groupes de travail et des études sur le plan international visant à promouvoir la sécurité des transports.

Pour obtenir de plus amples renseignements sur le processus de déroulement des enquêtes du BST ou sur les liens entre le BST et les autres organisations fédérales, consultez le site Web du BST [ii].

Résultat stratégique et architecture d'alignement des programmes

La structure ci-dessous illustre le cadre des activités du programme qui entend contribuer à l'atteinte du résultat stratégique du BST. En 2014-2015, le BST a procédé à l'examen de son Cadre de mesure du rendement. Les titres et descriptions de ses programmes ont conséquemment été mis à jour pour l'exercice 2015-2016.

1. **Résultat stratégique :** Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire.
   - **1.1 Programme :** Enquêtes d'événements aéronautiques
   - **1.2 Programme :** Enquêtes d'événements maritimes
   - **1.3 Programme :** Enquêtes d'événements ferroviaires
   - **1.4 Programme :** Enquêtes d'événements de pipeline

   Services internes

Priorités organisationnelles

Le Plan stratégique du BST[iii] met en évidence les objectifs stratégiques et priorités connexes déterminés par la haute direction pour 2011-2012 à 2015-2016, et ce, dans le but d'atteindre son résultat stratégique. Ce plan fixe le cadre qui oriente la détermination des activités clés et la prise de décisions d'investissement du BST pour l'exercice en cours. En 2015-2016, le BST entreprendra une analyse d'ensemble en vue de préparer son prochain Plan stratégique quinquennal pour la période 2016-2017 à 2020-2021.

Priorité	Type[1]	Programmes
Répondre - État de préparation organisationnelle renforcé	Permanente	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline
Description		
Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et de la compétence de ses employés. Le BST continuera de mettre l'accent sur la gestion stratégique des ressources humaines en investissant dans la formation et le perfectionnement de ses employés. En 2015-2016, le BST continuera à se focaliser sur l'amélioration de la qualité et de la rapidité de publication de ses rapports d'enquête, ainsi que sur la poursuite de l'examen et de la mise à jour de son Programme de formation des enquêteurs d'accident et de son Manuel des opérations d'enquête. Le BST passera également en revue la rétroaction issue du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (2014) et élaborera un plan d'action de suivi.		

Priorité	Type[1]	Programmes
Gérer - Gestion améliorée de l'information et des données	Permanente	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline
Description		
Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, la conservation, la gestion et l'analyse des renseignements sur les événements. Le BST continuera d'améliorer ses outils et méthodes de gestion de l'information en : ▸ procédant au recensement des documents d'enquête qui revêtent une valeur opérationnelle durable (par opposition à ceux qui revêtent une valeur éphémère) et en mettant en œuvre		

[1] Le type est défini comme suit : priorité permanente — établie au moins trois exercices avant l'exercice visé dans le *Rapport sur les plans et les priorités*.

les périodes de conservation révisées et les dates d'élimination requises;
- élaborant et en mettant en œuvre un outil multimodal de suivi des communications de sécurité en vue d'améliorer le suivi et le contrôle des problèmes de sécurité relevés par le BST;
- continuant d'améliorer ses pratiques et outils de gestion de l'information et des données;
- offrant au public un accès en ligne élargi aux données sur les événements.

Priorité	Type[2]	Programmes
Promouvoir - Augmentation de l'efficacité des produits et services du BST	Permanente	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline
Description		
Le BST n'a pas le pouvoir d'établir des règlements, d'enjoindre aux autres d'agir et d'imposer des mesures spécifiques. Ainsi, l'atteinte de son résultat stratégique ne peut être visée que par les actions des autres. Le BST doit, par divers moyens, présenter des arguments probants afin de convaincre les intervenants de prendre les mesures qui s'imposent en réponse aux lacunes de sécurité déterminées. Le BST s'efforcera d'accroître la mise en œuvre des recommandations et des autres communications de sécurité par les intervenants en attirant l'attention sur les enjeux par des produits de communication en constante amélioration et des activités de sensibilisation à portée élargie. En 2015-2016, le BST procédera à l'examen et à la mise à jour de ses activités de sensibilisation, et mènera une enquête auprès des intervenants afin d'obtenir leur avis sur ses produits et services. Le BST travaillera également avec l'organisme de réglementation et les principaux intervenants pour lever les obstacles à l'utilisation d'enregistreurs de bord à des fins de sécurité proactive dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises.		

Analyses des risques

Le BST exerce ses activités dans le cadre d'un système de transport national et international vaste et complexe. Le volume d'activités du BST dépend du nombre, de l'importance et de la complexité des événements de transport, et ne peut être anticipé de manière fiable. Cette incertitude pose un certain nombre de problèmes en ce qui a trait à la planification et à la gestion des ressources du BST. Le BST doit être prêt à répondre aux événements. Des ressources humaines inadéquates ou un personnel inexpérimenté risquent de nuire à la capacité de l'organisme à satisfaire aux exigences opérationnelles urgentes et aux attentes du public. La survenance d'un accident de transport majeur ou d'une série d'événements de moindre importance risque d'augmenter considérablement les dépenses et d'exercer une pression sur les ressources, au-delà des fonds dont dispose le BST. Par ailleurs, le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, la conservation, la gestion et l'analyse des renseignements sur les événements. Ainsi, la protection, la conservation et l'extraction inefficaces des renseignements peuvent présenter un risque pour la réalisation du mandat du BST.

Les tableaux suivants résument les principaux risques auxquels s'expose le BST en 2015-2016 et les stratégies d'atténuation connexes.

Principaux risques

Recrutement, perfectionnement et conservation d'un effectif bien informé

Risque	Stratégie de réaction au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
Le succès du BST et sa crédibilité dépendent en grande partie de l'expertise, du professionnalisme et de la compétence de ses employés. Certains postes clés au sein du BST sont « uniques », ce qui signifie qu'une seule personne est responsable d'une tâche particulière, sans remplaçant. De plus, certains de ces postes clés exigent également de solides compétences techniques et en gestion. Compte tenu de l'attrition en cours en raison de départs à la retraite, la perte d'expertise et de connaissances peut poser un risque important pour la réussite du BST. Il y a probabilité moyenne qu'une capacité de ressources humaines insuffisante aura un impact modéré sur la façon dont le BST satisfera aux attentes du public en matière de réactivité.	Dans le but d'atténuer ce risque, le BST accroît ses efforts visant à conserver sa base de connaissances et son expertise technique par un recrutement, une formation et un perfectionnement efficaces. Le Comité exécutif du BST surveille la dotation, le roulement du personnel, la formation et d'autres statistiques pertinentes sur les ressources humaines pour surveiller les problèmes possibles en ce qui concerne le personnel et pour mettre en œuvre les mesures correctives nécessaires.	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline

Ressources financières limitées

Risque	Stratégie de réaction au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
Les dépenses du BST sont influencées en grande partie par le nombre et la complexité des événements de transport. Un accident de transport important ou plusieurs petits événements pourraient augmenter considérablement les dépenses et entraîner des contraintes sur les ressources qui dépassent les fonds disponibles du Bureau. Un autre risque en matière de ressources financières du BST est la réduction progressive du financement annoncée dans le cadre des restrictions financières à l'échelle du gouvernement, ce qui réduit la	Le Comité exécutif du BST continuera de surveiller les dépenses sur une base mensuelle et d'examiner les allocations budgétaires sur une base trimestrielle. Le BST continuera de chercher des occasions où les dépenses peuvent être réduites au minimum afin de fournir une flexibilité financière pour répondre aux priorités qui peuvent survenir dans l'année. Le BST a des dispositions en place pour demander	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline

flexibilité du budget du BST. Il existe un risque que de nouvelles réductions budgétaires ou une augmentation significative des coûts d'exploitation aient un impact sur la réalisation du mandat du BST. Il y a une probabilité moyenne que le BST doive revoir ses méthodes d'opération d'enquêtes, ce qui pourrait avoir une incidence sur la prestation de ses produits.	des fonds supplémentaires du Parlement pour les grandes enquêtes sur les événements.	

Protection, conservation et extraction de l'information

Risque	Stratégie de réaction au risque	Lien vers l'architecture d'alignement des programmes
La protection, la conservation et la récupération inefficaces de l'information constituent un risque pour la réalisation du mandat du BST. Le travail du BST dépend fondamentalement de la collecte, de la conservation, de la gestion et de l'analyse de l'information sur les événements. Par conséquent, le BST doit s'assurer que cette information est à jour, conservée adéquatement et facilement accessible aux employés. Il y a une probabilité moyenne que les lacunes dans la protection, la conservation et la récupération de l'information puissent avoir des conséquences négatives modérées sur la capacité du BST à remplir son mandat de manière efficace et en temps opportun.	Le BST continuera d'améliorer les processus, outils et technologies qui appuient la gestion de ses ressources d'information afin d'atténuer le risque de perte d'information de grande importance et du savoir collectif. En particulier, le BST va augmenter sa surveillance des pratiques de gestion de l'information en ce qui a trait à la classification, à l'entreposage et à la conservation des renseignements sur les événements avec l'objectif d'assurer une pratique cohérente. Le BST étudiera également les possibilités d'améliorer les outils de conservation des renseignements dans le système de gestion des enquêtes pour s'assurer de la conformité avec les exigences de la politique de gestion de l'information.	▸ Enquêtes d'événements aéronautiques ▸ Enquêtes d'événements maritimes ▸ Enquêtes d'événements ferroviaires ▸ Enquêtes d'événements de pipeline

Dépenses prévues

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
29 729 799	30 328 212	30 005 172	30 005 172

Ressources humaines (équivalents temps plein – ETP)

2015-2016	2016-2017	2017-2018
220	220	220

Sommaire de planification budgétaire pour le résultat stratégique et les programmes (en dollars)

Résultat stratégique, programmes et services internes	Dépenses réelles 2012-2013	Dépenses réelles 2013-2014	Dépenses projetées 2014-2015	Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
Résultat stratégique : Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire							
Enquêtes d'évènements aéronautiques	13 670 313	14 671 477	14 230 339	12 537 059	12 789 410	12 653 184	12 653 184
Enquêtes d'évènements maritimes	5 831 259	5 457 349	5 306 194	4 902 097	5 000 768	4 947 503	4 947 503
Enquêtes d'évènements ferroviaires	4 703 146	6 883 816	5 594 757	5 332 576	5 439 912	5 381 969	5 381 969
Enquêtes d'évènements de pipeline	457 077	353 442	605 693	600 535	612 623	606 097	606 097
Total partiel	**24 661 795**	**27 366 084**	**25 736 983**	**23 372 267**	**23 842 713**	**23 588 753**	**23 588 753**
Services internes – Total partiel	**6 994 482**	**5 937 110**	**6 757 903**	**6 357 532**	**6 485 499**	**6 416 419**	**6 416 419**
Total	**31 656 277**	**33 303 194**	**32 494 886**	**29 729 799**	**30 328 212**	**30 005 172**	**30 005 172**

Les dépenses décrites ci-dessus constituent les résultats réels pour les périodes 2012-2013 et 2013-2014, tels que présentés dans les Comptes publics du Canada. Les dépenses en 2013-2014 ont été supérieures à la normale, principalement en raison d'une dépense additionnelle de 1,1 million de dollars consacrée à l'enquête sur l'accident ferroviaire de Lac-Mégantic qui s'est produit en juillet 2013.

Le BST est financé par le gouvernement du Canada par l'entremise des autorisations parlementaires. Le *Plan d'action économique du Canada 2012* (budget 2012) a invité le BST à réduire ses dépenses de fonctionnement de 1,3 million de dollars pour 2014-2015. Les réductions progressives ont été amorcées en 2012-2013 et la réduction permanente totale de 1,3 million de dollars a été reflétée dans les résultats de 2014-2015 et ceux des années à venir. Les autres réductions permanentes amorcées en 2014-2015 portent sur les initiatives pangouvernementales

sur la restructuration de l'École de la fonction publique du Canada et le renouvellement du site Web de Service Canada. Le gel pangouvernemental des budgets de fonctionnement s'applique également aux exercices 2014-2015 et 2015-2016 et, à ce titre, le BST devra absorber les augmentations économiques des traitements au cours de ces années.

Les dépenses projetées pour 2014-2015 sont inférieures à celles de 2013-2014, essentiellement en raison des fonds reçus pour l'accident de Lac-Mégantic en 2013-2014. Les dépenses prévues par l'organisme à compter de 2015-2016 sont constituées des fonds qui devraient être reçus par l'entremise du Budget principal des dépenses ainsi que d'un montant anticipé pour les rajustements de rémunération relatifs aux indemnités provisoires. L'exercice 2015-2016 comporte également une estimation du report des fonds non utilisés de 2014-2015, soit de 300 000 dollars. Le modèle de dépense pour les années de planification devrait correspondre aux dépenses antérieures à 2013-2014. Cependant, la survenance d'un accident de transport majeur, d'une série d'événements de moindre importance ou l'imposition de nouvelles compressions budgétaires pourraient modifier sensiblement les dépenses prévues.

En 2014-2015, le BST a procédé à l'examen de son Cadre de mesure du rendement. Dans le cadre de cet examen, l'allocation des fonds destinés aux activités spécialisées à l'appui de nos quatre programmes (par exemple, ingénierie et technique, facteurs humains) a été ajustée pour mieux concorder avec le nombre d'enquêtes en cours dans chaque mode au moment de la préparation du Budget principal des dépenses. Le nouveau processus d'allocation justifie les différences relatives dans le financement de chaque programme à partir de 2015-2016.

Harmonisation des dépenses avec le cadre pangouvernemental

Harmonisation dépenses prévues pour 2015-2016 avec le cadre pangouvernemental [iv] (en dollars)

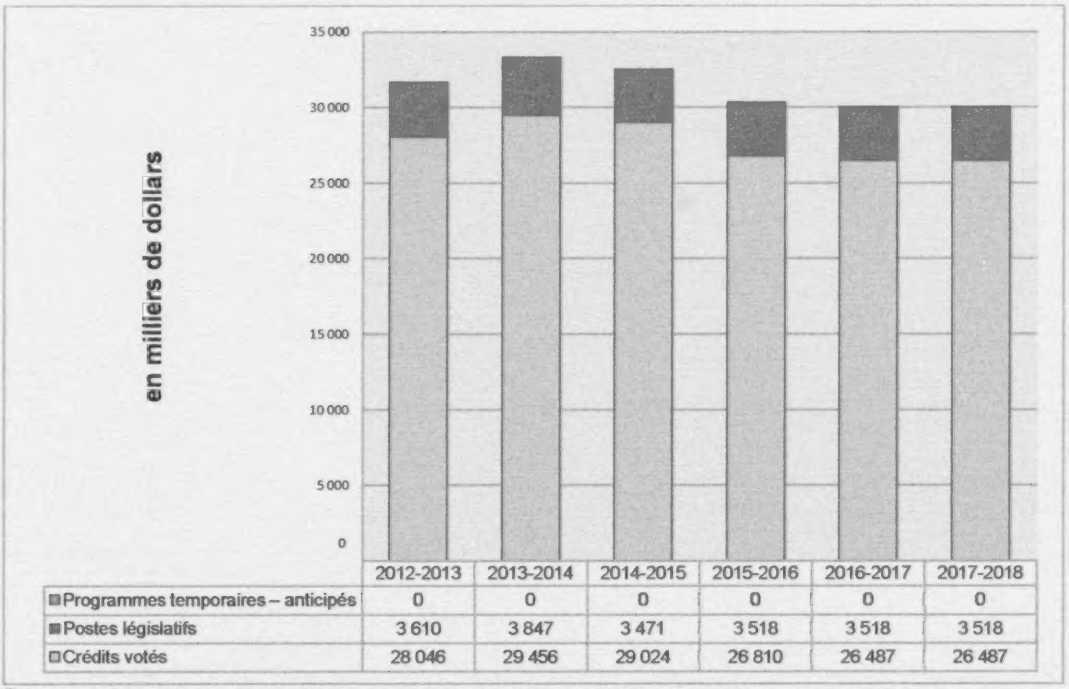
Résultat stratégique	Programme	Secteur de dépenses	Résultat du gouvernement du Canada	Dépenses prévues 2015-2016
Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire	1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	12 789 410
	1.2 Enquêtes d'événements maritimes	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	5 000 768
	1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	5 439 912
	1.4 Enquêtes d'événements de pipeline	Affaires sociales	Un Canada sécuritaire et sécurisé	612 623

Total des dépenses prévues par secteurs de dépenses (en dollars)

Secteur de dépenses	Total des dépenses prévues
Affaires sociales	23 842 713

Tendances relatives aux dépenses du ministère

Graphique des tendances relatives aux dépenses du ministère[1]



	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016	2016-2017	2017-2018
Programmes temporaires – anticipés	0	0	0	0	0	0
Postes législatifs	3 610	3 847	3 471	3 518	3 518	3 518
Crédits votés	28 046	29 456	29 024	26 810	26 487	26 487

(1) Les coûts des services reçus à titre gracieux ne sont pas inclus dans le total des dépenses.

Budget des dépenses par crédits votés

Pour plus d'informations sur les crédits organisationnels du BST, prière de consulter le Budget principal des dépenses 2015-2016.[v]

Section II : Analyse des programmes par résultat stratégique

Résultat stratégique : Les enquêtes indépendantes sur les événements de transport contribuent à rendre le réseau des transports plus sécuritaire.

Programmes

Comme il est indiqué dans le Budget principal des dépenses 2015-2016, le BST comporte les quatre principaux programmes suivants :

- Enquêtes d'événements aéronautiques
- Enquêtes d'événements maritimes
- Enquêtes d'événements ferroviaires
- Enquêtes d'événements de pipeline

Programme 1.1 Enquêtes d'événements aéronautiques

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports, et l'annexe 13 de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport aéronautique choisis qui se produisent au Canada et dans l'espace aérien canadien, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements aéronautiques comprend également l'exécution de certaines obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation de l'aviation civile internationale et autres accords internationaux.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
12 537 059	12 789 410	12 653 184	12 653 184

Ressources humaines (ETP)

2015-2016	2016-2017	2017-2018
89	89	89

Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les enquêtes d'événements aéronautiques sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2017
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	31 mars 2016
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie aéronautique sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	64 %	31 mars 2016
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	31 mars 2016
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2016
Le réseau de transport aéronautique est plus sécuritaire	Taux d'accidents aéronautiques (sur une période de dix ans)	Continuer la tendance à la baisse dans le taux d'accidents	*
	Nombre d'accidents aéronautiques mortels (sur une période de dix ans)	Diminution du nombre de décès	*

* Des objectifs précis ne peuvent être déterminés en ce moment en raison du changement récent dans le Règlement sur le BST qui devrait avoir un impact sur le nombre d'événements qui sont signalés au BST.

Faits saillants de la planification

En 2015-2016, le BST continuera à faire face à de grands défis pour atteindre ses objectifs de rendement relatifs au programme Enquêtes d'événements aéronautiques. Néanmoins, les objectifs de rendement qui ont été définis resteront inchangés. Il reste de nombreux problèmes de sécurité à résoudre afin d'améliorer la sécurité aérienne pour les Canadiens. Par conséquent, il est important que le BST maintienne ses objectifs et fasse tout ce qui est en son pouvoir pour atteindre les résultats escomptés.

Le BST continue à se heurter à des difficultés pour atteindre ses objectifs de rendement relatifs à l'achèvement des rapports d'enquête en temps opportun dans le cadre du programme Enquêtes d'événements aéronautiques. Au cours de l'an dernier, un examen détaillé du processus d'enquête a été réalisé, et un plan de travail a été élaboré afin d'améliorer l'efficacité et la rapidité

du processus. Plusieurs modifications seront apportées en 2015-2016. Celles-ci devraient permettre d'améliorer les résultats du rendement pour les années à venir. Le BST continuera d'investir dans la formation de ses employés. Des mesures renforcées pour le suivi et la gestion de la charge de travail liée aux enquêtes continueront également à être appliquées. Des progrès vers les objectifs de rapidité de la publication des rapports sont donc attendus en 2015-2016 au fur et à mesure que les différents changements seront mis en œuvre. Cependant, il est peu probable que ces objectifs soient atteints pleinement par le BST avant le 31 mars 2017.

Peu de progrès ont été accomplis en ce qui concerne l'atteinte du *pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante »*. Les progrès sont très lents en raison de la nature systémique et de la complexité de certains des problèmes à traiter, de la complexité du processus réglementaire, de la nécessité d'harmoniser les normes avec celles des autres pays, ainsi que du manque de ralliement de la part des organismes de réglementation et des intervenants du secteur. La Direction des enquêtes aéronautiques a récemment redoublé d'efforts et s'est engagée à travailler avec Transports Canada pour hiérarchiser les recommandations en suspens et étudier les solutions envisageables pour remédier aux lacunes de sécurité sous-jacentes. Par ailleurs, le BST redoublera et maintiendra ses efforts de sensibilisation en 2015-2016 afin d'essayer de convaincre les intervenants du secteur de prendre les mesures appropriées pour atténuer les risques en cours pour la sécurité. Le BST lancera également une enquête approfondie sur les problèmes de sécurité afin d'examiner les risques qui persistent dans les activités de taxi aérien au Canada.

Près de 50 % de la main-d'œuvre affectée aux enquêtes sur les événements aéronautiques sera admissible à la retraite au cours des cinq prochaines années. Ainsi, au cours des années à venir, l'accent sera tout particulièrement mis sur la planification de la relève, la dotation proactive, l'investissement dans la formation et le transfert des connaissances afin de veiller à ce que le BST maintienne une capacité adéquate pour réaliser son mandat en matière de sécurité aérienne.

Programme 1.2 Enquêtes d'événements maritimes

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements maritimes est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports et le Code sur la conduite des enquêtes sur les accidents de l'Organisation maritime internationale. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport maritime choisis qui se produisent au Canada, et dans certaines circonstances à l'étranger, afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements maritimes comprend également l'exécution de certaines

obligations du gouvernement du Canada en lien avec la sécurité des transports conformément aux conventions de l'Organisation maritime internationale et autres accords internationaux.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
4 902 097	5 000 768	4 947 503	4 947 503

Ressources humaines (ETP)

2015-2016	2016-2017	2017-2018
37	37	37

Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les enquêtes d'événements maritimes sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2016
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	31 mars 2016
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie maritime sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	85 %	31 mars 2016
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	60 %	31 mars 2016
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2016
Le réseau de transport maritime est plus sécuritaire	Taux d'accidents maritimes (sur une période de dix ans)	Diminution dans le taux d'accidents	*
	Nombre d'accidents maritimes mortels (sur une période de dix ans)	Diminution du nombre de décès	*

* Des objectifs précis ne peuvent être déterminés en ce moment en raison du changement récent dans le Règlement sur le BST qui devrait avoir un impact sur le nombre d'événements qui sont signalés au BST.

Faits saillants de la planification

Pour 2015-2016, la Direction des enquêtes maritimes reste bien placée pour atteindre les résultats attendus et les objectifs convenus, principalement en raison de la réorganisation de la direction,

d'une main-d'oeuvre hautement qualifiée, de la mise en œuvre de la nouvelle base de données, d'une gestion efficace des projets et de mesures de contrôle de la qualité. Néanmoins, la Direction des enquêtes maritimes est composée d'une équipe de petite taille. Il est par conséquent difficile de conserver un niveau de rendement constant en cas de départ non planifié d'un membre du personnel. Les difficultés récemment rencontrées pour pourvoir deux postes vacants risquent de nuire au rendement du programme Enquêtes d'événements maritimes si des solutions ne sont pas trouvées pour pourvoir ces postes dans les meilleurs délais.

L'an dernier, l'objectif relatif au *pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante »* a progressé à 85 % à la perspective que le nouveau *Règlement sur la sécurité des bateaux de pêche* de Transports Canada donne suite à un certain nombre de recommandations du BST en suspens. Néanmoins, ce règlement a de nouveau été retardé, et la date de son parachèvement demeure incertaine. Pour 2015-2016, les objectifs resteront les mêmes et le BST s'évertuera de nouveau à convaincre Transports Canada de faire avancer plus rapidement ce dossier majeur. L'objectif relatif au *pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises* a été réduit de 70 à 60 % en fonction des résultats obtenus au cours des deux dernières années. Cet ajustement a été opéré afin de fixer un objectif plus réaliste que celui qui a été établi à l'origine par la direction à un moment où aucune donnée historique n'était disponible. Tous les autres objectifs resteront identiques à ceux de 2014-2015.

Programme 1.3 Enquêtes d'événements ferroviaires

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport ferroviaire choisis sur le territoire canadien afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports. Le programme d'Enquêtes d'événements ferroviaires inclus également la prestation d'aide aux provinces, sur demande, afin de mener des enquêtes sur des événements de chemins de fer de ligne courte de compétence provinciale.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
5 332 576	5 439 912	5 381 969	5 381 969

Ressources humaines (ETP)

2015-2016	2016-2017	2017-2018
39	39	39

Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les enquêtes d'événements ferroviaires sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2016
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	31 mars 2016
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie ferroviaire sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	89 %	31 mars 2016
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	31 mars 2016
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2016
Le réseau de transport ferroviaire est plus sécuritaire	Taux d'accidents ferroviaires (sur une période de dix ans)	Continuer la tendance à la baisse dans le taux d'accidents	*
	Nombre d'accidents ferroviaires mortels (sur une période de dix ans)	Diminution du nombre de décès	*

* Des objectifs précis ne peuvent être déterminés en ce moment en raison du changement récent dans le Règlement sur le BST qui devrait avoir un impact sur le nombre d'événements qui sont signalés au BST.

Faits saillants de la planification

Une focalisation permanente sera nécessaire pour atteindre les objectifs de rendement fixés pour le programme Enquêtes d'événements ferroviaires. Avec la fin de l'enquête de Lac-Mégantic, le BST se heurte à un défi important du fait de la lourde charge de travail associée à un nombre d'enquêtes en cours plus élevé que d'habitude et à la nécessité de rattraper le retard accumulé sur les autres enquêtes en raison de la priorité accordée à l'enquête de Lac-Mégantic l'an dernier. La Direction des enquêtes ferroviaires continuera à gérer rigoureusement le processus d'enquête en assurant la coordination efficace des équipes d'enquête, le développement rapide d'une séquence des événements et le recensement précoce des lacunes de sécurité.

Malgré les réponses positives de l'organisme de réglementation et du secteur ferroviaire et du volume élevé de mesures de sécurité prises à la suite des communications de sécurité du BST au cours de l'an dernier, des problèmes majeurs liés à la sécurité ferroviaire n'ont toujours pas été résolus. Le BST doit par conséquent continuer à présenter des arguments probants afin d'inciter l'organisme de réglementation et le secteur à prendre d'autres mesures de sécurité. En 2015-2016, le BST travaillera en priorité avec les acteurs du secteur pour lever les obstacles à l'utilisation d'enregistreurs de bord à des fins de sécurité proactive dans le cadre des systèmes de gestion de la sécurité des entreprises. Le BST sera également confronté au défi de recruter et de former de nouveaux enquêteurs. Compte tenu du nombre considérable de membres de la Direction des enquêtes ferroviaires admissibles à la retraite sous un délai de 24 mois, la planification efficace de la relève et la dotation proactive resteront une priorité pour l'année à venir. En outre, la priorité continuera d'être accordée à la formation du personnel et au transfert des connaissances aux nouveaux membres du personnel.

Programme 1.4 Enquêtes d'événements de pipeline

Description

Le programme d'Enquêtes d'événements de pipeline est régi par la *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports* et le Règlement sur le Bureau de la sécurité des transports. Dans le cadre de ce programme, le BST effectue des enquêtes indépendantes sur des événements de transport par pipeline choisis qui sont de compétence fédérale au Canada afin de déterminer les causes et les facteurs contributifs. Ce programme comprend la diffusion de rapports d'enquête, la formulation et le suivi de recommandations et autres communications de sécurité, aussi bien que la réalisation des activités de sensibilisation afin de promouvoir des changements aux pratiques d'exploitation, au matériel employé, à l'infrastructure, et à la législation afin d'améliorer la sécurité des transports.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
600 535	612 623	606 097	606 097

Ressources humaines (ETP)

2015-2016	2016-2017	2017-2018
4	4	4

Mesure du rendement

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
Les enquêtes d'événements de pipeline sont efficaces	Nombre moyen de jours pour terminer les rapports d'enquête	450 jours	31 mars 2016

Résultats attendus	Indicateurs de rendement	Cibles	Date de réalisation
	Pourcentage des enquêtes terminées dans le délai cible publié	75 %	31 mars 2016
Les lacunes en matière de sécurité dans l'industrie des pipelines sont traitées	Pourcentage de réponses aux recommandations qui ont reçu la cote « Attention entièrement satisfaisante » (depuis la création du BST)	100 %	31 mars 2016
	Pourcentage d'avis de sécurité pour lesquels des mesures de sécurité ont été prises	75 %	31 mars 2016
	Temps moyen que les recommandations restent en suspens (recommandations actives et en veilleuse)	7 ans	31 mars 2016
Le réseau de transport par pipeline est plus sécuritaire	Taux d'accidents de pipeline (sur une période de dix ans)	Diminution dans le taux d'accidents	*
	Nombre d'accidents de pipeline mortels (sur une période de dix ans)	Aucun décès	*

* Des objectifs précis ne peuvent être déterminés en ce moment en raison du changement récent dans le Règlement sur le BST qui devrait avoir un impact sur le nombre d'événements qui sont signalés au BST.

Faits saillants de la planification

Au cours des 18 derniers mois, les enquêteurs du domaine des pipelines ont dû prêter main-forte à l'enquête ferroviaire de Lac-Mégantic, ce qui a fortement retardé les enquêtes en cours sur les événements de pipeline qui doivent à présent être traitées. Les deux enquêtes en cours devraient être achevées, mais l'objectif de rapidité de publication ne sera pas atteint cette année.

Le recrutement de nouveaux enquêteurs pour remplacer les membres du personnel qui sont partis à la retraite et le maintien d'une capacité d'intervention adéquate en cas d'événement de grande importance figurent parmi les défis auxquels le BST est confronté pour 2015-2016. Par ailleurs, le BST examinera et modifiera, au besoin, ses processus d'enquête afin de veiller à ce que les enquêtes sur les événements de pipeline soient menées de manière moderne et efficace.

À l'heure actuelle, il ne reste plus aucune recommandation en suspens pour le domaine des pipelines puisqu'elles ont toutes été jugées « entièrement satisfaisantes ». Cependant, diverses activités de sensibilisation seront cernées et mises en œuvre en vue de garantir un niveau de vigilance élevé en ce qui concerne la sécurité des pipelines.

Services internes

Description

Les services internes sont des groupes d'activités et de ressources connexes qui sont gérés de façon à répondre aux besoins des programmes et des autres obligations générales d'une organisation. Ces groupes sont les suivants : services de gestion et de surveillance, services des communications, services juridiques, services de gestion des ressources humaines, services de gestion des finances, services de gestion de l'information, services des technologies de l'information, services immobiliers, services du matériel, services de gestion des acquisitions et autres services administratifs. Les services internes comprennent uniquement les activités et les ressources qui s'appliquent à l'ensemble d'une organisation et non celles fournies uniquement à un programme.

Ressources financières budgétaires (en dollars)

Budget principal des dépenses 2015-2016	Dépenses prévues 2015-2016	Dépenses prévues 2016-2017	Dépenses prévues 2017-2018
6 357 532	6 485 499	6 416 419	6 416 419

Ressources humaines (ETP)

2015-2016	2016-2017	2017-2018
51	51	51

Faits saillants de la planification

En 2015-2016, le Programme des services internes continuera de mettre en œuvre des moyens de mieux assurer la prestation des programmes et des services à l'appui de nos quatre programmes d'enquête. Sa priorité consistera à poursuivre l'amélioration des outils et directives en matière de gestion de l'information. Cela passera par l'orientation de groupes de travail internes avec des enquêteurs issus des quatre programmes en vue d'élaborer des recommandations qui revêtent une valeur opérationnelle durable pour les documents d'enquête, ainsi que l'établissement de calendriers de conservation et d'élimination connexes aux fins d'approbation par la haute direction.

Voici d'autres priorités des services internes pour 2015-2016 :

- Soutenir le recrutement et le perfectionnement des enquêteurs, car le BST continue à faire face à un grand roulement du personnel en raison du départ à la retraite de ses employés;
- Coordonner l'élaboration et la mise en œuvre d'un plan d'action en réponse à la rétroaction obtenue auprès des employés par l'entremise du Sondage auprès des fonctionnaires fédéraux (2014);

- Continuer à s'appuyer sur le Cadre de gestion du rendement pour garantir le maintien de liens solides entre les objectifs/évaluations du rendement organisationnel et ceux du rendement individuel;
- Surveiller les initiatives pangouvernementales liées aux services et systèmes internes et mettre en œuvre les changements dans le respect des calendriers établis;
- Élaborer et mettre en œuvre un plan d'audit interne axé sur le risque au cours des trois prochains exercices;
- Passer en revue les options visant à accélérer le traitement des demandes formulées en vertu de la *Loi sur l'accès à l'information* face à l'augmentation considérable du nombre de demandes, et de la quantité et de la complexité des renseignements couverts par les demandes. Le BST a provisoirement accru les ressources affectées au traitement des demandes afin d'apporter une assistance dans ce domaine prioritaire.

Section III : Renseignements supplémentaires

État des résultats prospectif

L'état des résultats condensé prospectif donne un aperçu général des opérations du Bureau de la sécurité des transports du Canada. Les prévisions des renseignements financiers concernant les dépenses et les recettes sont préparés selon la méthode de comptabilité d'exercice pour renforcer la responsabilisation et améliorer la transparence et la gestion financière.

Étant donné que l'état des résultats condensé prospectif est préparé selon la méthode de comptabilité d'exercice et que les montants des dépenses projetées et des dépenses prévues présentées dans d'autres sections du Rapport sur les plans et les priorités sont établis selon la méthode de comptabilité axée sur les dépenses, les montants diffèrent.

Un état des résultats prospectif plus détaillé et des notes afférentes, notamment un rapprochement des coûts de fonctionnement nets et des autorisations demandées, se trouve sur le site Web du BST [vi].

État des résultats condensé prospectif
Pour l'exercice prenant fin le 31 mars
(en dollars)

Renseignements financiers	Résultats estimatifs 2014-2015	Résultats prévus 2015-2016	Écart
Total des charges	34 870 000	35 382 000	+1,5 %
Total des revenus	30 000	35 000	+16,7 %
Coût de fonctionnement net	34 840 000	35 347 000	+1,5 %

Tel qu'il est indiqué dans le tableau ci-dessus, le BST prévoit un coût de fonctionnement net de 34,5 millions de dollars pour 2015-2016. Cette projection s'appuie sur les fonds demandés dans le Budget principal des dépenses de 2015-2016, en plus des fonds non utilisés estimatifs de 2014-2015 à être reportés à un exercice ultérieur et des rajustements à la rémunération pour les indemnités provisoires. Sur une base de comptabilité d'exercice, le BST prévoit un écart de moins de 2 % du coût net des dépenses d'exploitation entre les exercices. L'augmentation des dépenses en 2015-2016 est principalement attribuable à une augmentation prévue des dépenses salariales.

Tableau de renseignements supplémentaires

La version électronique du tableau de renseignements présentant notre approche à l'écologisation des opérations gouvernementales est disponible sur le site Web du BST [vii].

Section IV : Coordonnées de l'organisation

Pour obtenir de plus amples renseignements sur les activités du Bureau de la sécurité des transports, consultez le site Web du BST [viii]. Vous pouvez également communiquer avec nous à l'adresse et aux numéros suivants :

Bureau de la sécurité des transports du Canada
Place du Centre
200, promenade du Portage, 4e étage
Gatineau (Québec) K1A 1K8

Courriel : communications@bst-tsb.gc.ca
Médias sociaux : social@bst-tsb.gc.ca
Téléphone sans frais : 1-800-387-3557
Télécopieur : 819-997-2239

Annexe : Définitions

architecture d'alignement des programmes : Répertoire structuré de tous les programmes d'une organisation qui décrit les liens hiérarchiques entre les programmes et les liens aux résultats stratégiques auxquels ils contribuent.

cadre pangouvernemental : Schéma représentant la contribution financière des organisations fédérales qui dépendent de crédits parlementaires en harmonisant leurs programmes avec un ensemble de 16 secteurs de résultat pangouvernementaux de haut niveau regroupés sous quartre secteurs de dépenses.

cible : Niveau mesurable du rendement ou du succès qu'une organisation, un programme ou une initiative prévoit atteindre dans un délai précis. Une cible peut être quantitative ou qualitative.

crédit : Autorisation donnée par le Parlement d'effectuer des paiements sur le Trésor.

dépenses budgétaires : Les dépenses budgétaires comprennent les dépenses de fonctionnement et en capital; les paiements de transfert à d'autres ordres de gouvernement, à des organisations ou à des particuliers; et les paiements à des sociétés d'État.

dépenses non budgétaires : Recettes et décaissements nets au titre de prêts, de placements et d'avances, qui modifient la composition des actifs financiers du gouvernement du Canada.

dépenses prévues : En ce qui a trait aux rapports sur les plans et les priorités (RPP) et aux rapports ministériels sur le rendement (RMR), les dépenses prévues s'entendent des montants approuvés par le Conseil du Trésor au plus tard le 1er février. Elles peuvent donc comprendre des montants qui s'ajoutent aux dépenses prévues indiquées dans le budget principal des dépenses.

Un ministère est censé être au courant des autorisations qu'il a demandées et obtenues. La détermination des dépenses prévues relève du ministère, et ce dernier doit être en mesure de justifier les dépenses et les augmentations présentées dans son RPP et son RMR.

équivalent temps plein : Indicateur de la mesure dans laquelle un employé représente une année-personne complète dans le budget ministériel. L'équivalent temps plein est calculé en fonction du coefficient des heures de travail assignées et des heures normales de travail. Les heures normales de travail sont établies dans les conventions collectives.

indicateur de rendement : Moyen qualitatif ou quantitatif de mesurer un extrant ou un résultat en vue de déterminer le rendement d'une organisation, d'un programme, d'une politique ou d'une initiative par rapport aux résultats attendus.

plan : Exposé des choix stratégiques qui montre comment une organisation entend réaliser ses priorités et obtenir les résultats connexes. De façon générale, un plan explique la logique qui

sous-tend les stratégies retenues et tend à mettre l'accent sur des mesures qui se traduisent par des résultats attendus.

priorité : Plan ou projet qu'une organisation a choisi de cibler et dont elle rendra compte au cours de la période de planification. Il s'agit de ce qui importe le plus ou qui doit être fait en premier pour appuyer la réalisation du ou des résultats stratégiques souhaités.

production de rapports sur le rendement : Processus de communication d'information sur le rendement fondée sur des éléments probants. La production de rapports sur le rendement appuie la prise de décisions, la responsabilisation et la transparence.

programme : Groupe d'intrants constitué de ressources et d'activités connexes qui est géré pour répondre à des besoins précis et pour obtenir les résultats visés, et qui est traité comme une unité budgétaire.

programme temporisé : Programme ayant une durée fixe et dont le financement et l'autorisation politique ne sont pas permanents. Ce programme est aussi appelé programme à durée temporaire. Lorsqu'un tel programme arrive à échéance, une décision doit être prise quant à son maintien. Dans le cas d'un renouvellement, la décision précise la portée, le niveau de financement et la durée.

rapport ministériel sur le rendement : Rapport traitant des réalisations concrètes d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires au regard des plans, des priorités et des résultats attendus exposés dans le rapport sur les plans et les priorités correspondant. Ce rapport est déposé au Parlement à l'automne.

rapport sur les plans et les priorités : Rapport fournissant des renseignements au sujet des plans et du rendement prévu sur trois ans d'une organisation qui dépend de crédits parlementaires. Ces rapports sont déposés au Parlement chaque printemps.

rendement : Utilisation qu'une organisation a faite de ses ressources en vue d'obtenir ses résultats, mesure dans laquelle ces résultats se comparent à ceux que l'organisation souhaitait obtenir, et mesure dans laquelle les leçons apprises ont été cernées.

résultat : Conséquence externe attribuable en partie aux activités d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative. Les résultats ne relèvent pas d'une organisation, d'une politique, d'un programme ou d'une initiative unique, mais ils s'inscrivent dans la sphère d'influence de l'organisation.

résultat stratégique : Avantage durable et à long terme pour les Canadiens qui est rattaché au mandat, à la vision et aux fonctions de base d'une organisation.

résultats du gouvernement du Canada : Ensemble de 16 objectifs de haut niveau établis pour l'ensemble du gouvernement et regroupés selon quatre secteurs de dépenses : affaires économiques, affaires sociales, affaires internationales et affaires gouvernementales.

Structure de la gestion, des ressources et des résultats : Cadre exhaustif comprenant l'inventaire des programmes, des ressources, des résultats, des indicateurs de rendement et de l'information de gouvernance d'une organisation. Les programmes et les résultats sont présentés d'après le lien hiérarchique qui les unit, et les résultats stratégiques auxquels ils contribuent. La Structure de la gestion, des ressources et des résultats découle de l'architecture d'alignement des programmes.

Notes de fin de document

i *Loi sur le Bureau canadien d'enquête sur les accidents de transport et de la sécurité des transports*, http://laws-lois.justice.gc.ca/fra/lois/C-23.4/index.html
ii **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.bst-tsb.gc.ca/fra/index.asp
iii **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.tsb.gc.ca/fra/publications/index.asp
iv **Cadre pangouvernemental**, http://tbs-sct.gc.ca/ppg-cpr/frame-cadre-fra.aspx
v **Secrétariat du Conseil du Trésor**, http://www.tbs-sct.gc.ca/ems-sgd/esp-pbc/esp-pbc-fra.asp
vi **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp
vii **Bureau de la sécurité des transports du Canada**,http://www.bst.gc.ca/fra/publications/index.asp
viii **Bureau de la sécurité des transports du Canada**, http://www.bst.gc.ca/fra/